Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

29 665 **Evaluatie Schipholbeleid**

Nr. 224 **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU EN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 april 2016

Namens het kabinet bieden wij u de Actieagenda Schiphol aan[1].

Actieagenda Schiphol

De mainport Schiphol en het uitgebreide netwerk van luchtverbindingen dat hier wordt aangeboden is van essentieel belang voor onze economie. De mainport levert meer dan honderdduizend banen op en is daarnaast van doorslaggevend belang voor het vestigingsklimaat in Nederland. Via Schiphol waren in 2015 maar liefst 322 bestemmingen direct te bereiken. De positie van de mainport Schiphol is nog altijd sterk. Dat is een prestatie van formaat, gegeven de relatief kleine thuismarkt van Schiphol.

De toekomst is echter onzeker. De concurrentie voor de hubcarrier neemt toe, zowel op het intercontinentale netwerk als op Europese routes. De mainport Schiphol staat voor grote uitdagingen door nieuwe bedrijfsmodellen en opkomende hubluchthavens elders in wereld. Dit zet het netwerk van directe verbindingen op Schiphol onder druk en daarmee de bijdrage die de mainport levert aan onze economie.

Het kabinet vindt het van cruciaal belang voor Nederland om de positie van Schiphol en de kwaliteit van het netwerk van luchtverbindingen concurrerend te houden. Daarvoor is inzet van alle betrokken partijen nodig. In de Actieagenda zijn kansen en bedreigingen voor Schiphol opgenomen, waaraan maatregelen van het Rijk, de luchtvaartsector en andere belanghebbenden zijn verbonden. Lopende acties zijn in kaart gebracht en aangevuld met nieuwe acties. Hierdoor ontstaat een integraal overzicht van wat verschillende partijen doen om de positie van Schiphol te versterken. Voor de totstandkoming van de Actieagenda hebben wij de luchtvaartsector en diverse andere partijen geraadpleegd.

[1] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

kst-29665-224
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

Met deze Actieagenda voor de korte en middellange termijn geeft het kabinet sturing aan het behouden en versterken van de concurrentiepositie van de mainport Schiphol.

Voor het slagen van de Actieagenda is het noodzakelijk dat de acties voortvarend door alle betrokken partijen worden voortgezet en opgepakt om de komende jaren het hoofd te bieden aan de toenemende concurrentie van andere (hub)luchthavens en luchtvaartmaatschappijen. Het kabinet stelt zich daarbij ten doel dat de mainport Schiphol ook de komende jaren een speler van formaat blijft in de luchtvaart. De verdere groei van Schiphol op een innovatieve, duurzame en veilige manier is daarbij uitgangspunt. Dit vraagt van alle partijen een slimme en toekomstbestendige aanpak om de verwachte toename van de vraag naar luchtvervoer te kunnen accommoderen, in balans met de omgeving.

Acties

De belangrijkste acties uit de Actieagenda worden hieronder toegelicht, gegroepeerd in zes categorieën. Daar waar de acties financiële consequenties hebben worden deze gedekt uit de begrotingen van de verantwoordelijke ministeries. Als ministeries in de toekomst besluiten tot nieuwe acties of intensivering van bestaande acties wordt hier separaat over besloten.

Concurrerend kostenniveau

De luchtvaartsector is zelf primair aan zet om te komen tot kostenverlaging en productiviteitsverhoging. De luchtvaartsector heeft daarvoor al acties ondernomen, maar ook in de toekomst blijven acties nodig. Gezien het belang voor de mainport van een concurrerend kostenniveau kijkt het kabinet ook zelf kritisch naar de kosten die door de overheid aan de sector worden doorbelast. De bijgevoegde *«Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen»*[2] van april 2016 (uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu) laat zien dat Schiphol goedkoper is dan concurrerende luchthavens in de EU. Dubai en Istanbul zijn echter significant goedkoper dan Schiphol. De hubcarriers van deze luchthavens zijn belangrijke concurrenten van de hubcarrier op Schiphol, omdat ook zij het internationale transfermodel toepassen.

De securityheffingen op Schiphol vormen een significant onderdeel van de totale luchthavengelden. De verwachting is dat deze de komende jaren verder zullen stijgen als gevolg van geopolitieke ontwikkelingen, nieuwe (internationale) regelgeving en investeringen die als gevolg daarvan nodig zijn. Daarom werkt het kabinet in overleg met Schiphol in 2016 mogelijkheden uit voor innovatieve maatregelen en investeringen op het gebied van security, die bijdragen aan de verhoging van de security op Schiphol, een efficiënter grensproces (snellere doorstroming), het beheersbaar houden van de securitykosten voor de luchtvaartmaatschappijen (door lagere securityheffingen) en de toekomstbestendigheid van de mainport.

Daarnaast blijft het kabinet zich inzetten om de kosten voor luchtverkeersleiding te verlagen en de kosten als gevolg van regeldruk te beperken. Verder wordt de MTOW heffing[3] stopgezet omdat de gemaakte kosten voor ondermeer planschade zijn betaald door de sector. Het betreft sinds

---

[2] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

[3] Maximum take-off weight-heffing; heffing waarmee kosten voor planschade, nadeelcompensatie en aankoop en sloop van woningen in de geluidsloopzone en de veiligheidssloopzone worden doorbelast.

2005 een jaarlijkse heffing van gemiddeld circa € 10 miljoen. In 2015 is de GIS-heffing[4] al stopgezet omdat het isolatieprogramma rond Schiphol is afgerond. Met dit programma was sinds 1984 circa € 577 miljoen gemoeid; de jaarlijkse heffing bedroeg gemiddeld circa € 18 miljoen.

Waarborgen van de hubfunctie

Het kabinet en de sector willen het netwerk van verbindingen versterken waardoor zowel passagiers als vracht goed aangesloten blijven op de mondiale luchtvaartmarkt. Hiertoe wordt onder andere ingezet op onderhandelingsmandaten voor EU luchtvaartovereenkomsten met onder andere de Golfstaten en Turkije, waarin geregeld moet worden dat op een eerlijke manier met deze belangrijke spelers geconcurreerd wordt. Verder maakt het kabinet zich sterk voor een herziening van een EU verordening over oneerlijke tariefpraktijken en werken wij met de sector samen aan optimalisering van de vrachtprocessen op de luchthaven en een beter vestigingsklimaat in Nederland en de regio rond Schiphol. Het Rijk monitort jaarlijks de netwerkontwikkeling van Schiphol en de belangrijkste concurrenten. De meest recente *«Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties»* (uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu) is als bijlage bij deze brief gevoegd[5]. In dit onderzoek wordt geconcludeerd dat de kwaliteit van het netwerk van Schiphol (de connectiviteit) in 2015 sterker is toegenomen dan op andere grote concurrerende luchthavens in de EU. De netwerken van Istanbul en Dubai ontwikkelen zich echter nog sterker. Ook wordt geconcludeerd dat de connectiviteit van de Skyteam alliantie – waar onder andere KLM en Air France onderdeel van uitmaken – zich de afgelopen jaren op Schiphol sterker heeft ontwikkeld dan op Parijs Charles de Gaulle.

Een beter bereikbaar Schiphol per weg en spoor

Een snellere en meer betrouwbare bereikbaarheid van Schiphol is van groot belang zodat passagiers gemakkelijker van en naar Schiphol reizen met de trein of de auto en dat ook vracht snel de luchthaven bereikt. Het kabinet en regionale overheden investeren daarvoor de komende jaren gezamenlijk al bijna € 12 miljard. Aanvullend heeft het kabinet in het kader van de Actieagenda met Schiphol, NS en de stadsregio Amsterdam een intentieovereenkomst (bijlage bij deze brief)[6] getekend om de capaciteit van de multimodale knoop station Schiphol te vergroten. In deze overeenkomst wordt vastgelegd dat de partijen de intentie hebben gezamenlijk een verkenning uit te voeren naar aanpassing van onder andere het station Schiphol, conform de Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Dit kan een investering vragen in de orde van grootte van € 450 miljoen (met een onzekerheidsmarge -40%/+40%, inclusief BTW, prijspeil 2014).

Een vernieuwend en duurzaam Schiphol

De Nederlandse luchtvaartsector heeft een toppositie als het gaat om het innovatiever en duurzamer maken van de luchtvaart. Het kabinet ondersteunt dit met financiële middelen voor innovatie via het bedrijfslevenbeleid. Het kabinet wil de luchtvaart verder verduurzamen en zorgen dat vliegtuigen schoner worden. Nederland zet zich daarom binnen ICAO in voor de totstandkoming van een mondiaal CO_2 compensatiesysteem. Hierover vindt besluitvorming plaats tijdens de ICAO Assemblee in

---

[4] Geluidsisolatieprogramma Schiphol-heffing; heffing waarmee kosten voor isolatie van woningen rond Schiphol worden doorbelast.
[5] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.
[6] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

september/oktober 2016. Tevens stimuleert het kabinet het gebruik van duurzame biokerosine via het corporate biofuel programme en de Bioport Holland. Ook wordt door ons onderzocht of en hoe de onrendabele top van in Nederland getankte duurzame biokerosine kan worden afgedekt.

Meer capaciteit Schiphol

Het kabinet vindt het van belang dat Schiphol zich ook na 2020 verder kan ontwikkelen in aantallen vliegtuigbewegingen, in balans met de omgeving. Daarvoor worden verschillende acties ingezet. Zo is er advies gevraagd aan de Omgevingsraad Schiphol over de middellange termijn capaciteitsontwikkeling van Schiphol en de toekomstbestendigheid van het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol. De adviesaanvraag is bij deze brief gevoegd[7]. Tegelijkertijd vindt het kabinet het van belang dat de beschikbare capaciteit op Schiphol selectief wordt benut door mainportgebonden verkeer. Het is aan Schiphol Group om luchtvaartmaatschappijen voldoende commercieel te stimuleren om selectief gebruik te maken van Schiphol en daaraan gekoppeld Eindhoven en Lelystad. Het kabinet vindt het belangrijk om een extra instrument achter de hand te hebben om de gewenste selectieve ontwikkeling mogelijk te maken. Daarom heeft het Rijk samen met Schiphol de mogelijkheden verkend voor een formele overheidsmaatregel (verkeersverdelingsregel). Doel is om de beschikbare capaciteit op Schiphol in te zetten voor mainportgebonden verkeer. Dat betekent ondermeer dat niet-mainportgebonden verkeer wordt verplaatst van Schiphol naar Lelystad alsmede dat de vrijgevallen capaciteit als gevolg van de toepassing van deze regel niet meer beschikbaar wordt gesteld voor niet-mainportgebonden verkeer (selectiviteit). Deze regel wordt samen met de sector verder uitgewerkt en getoetst op uitvoerbaarheid.

Voor de verdere groei en versterking van Schiphol is een omvangrijke uitbreiding en vernieuwing van de faciliteiten en een structurele verbetering van de kwaliteit noodzakelijk. In dat kader investeert de luchthaven de komende jaren ondermeer in een nieuwe A-pier en een nieuwe terminal.

De structurele groei van Schiphol en de toekomstige uitbreiding van de luchthaven Lelystad betekent ook meer grenscontroles. Lange wachtrijen moeten in het grensproces zoveel mogelijk worden voorkomen, zonder daarbij concessies te doen aan de veiligheid en kwaliteit. Het kabinet zet daarom onder andere in op innovatieve oplossingen die het grensproces ondersteunen. Over de verschillende korte en lange termijn maatregelen (beleid, techniek en capaciteit) is tussen de Ministeries van Veiligheid en Justitie en Defensie nauw overleg met Schiphol. Het kabinet zal voortdurend in het oog blijven houden en zeker stellen dat ook in de toekomst voldoende capaciteit van de Koninklijke Marechaussee gewaarborgd is.

Nieuwe afspraken over woningbouw rond Schiphol

Het kabinet zal ruimte bieden aan de groei van Schiphol en tegelijkertijd ruimte vinden voor woningbouw in de regio rondom Schiphol. De bouw van woningen in de nabije toekomst moet daarbij samenhangen met de ontwikkeling van de nieuwe routestructuur van Schiphol. Voor de (*middel)lange termijn* zal het kabinet met gezamenlijke inzet van alle betrokken partijen komen tot een integrale, robuuste en slimme aanpak van het vraagstuk wonen en vliegen. Het kabinet zal daarvoor advies vragen aan de Omgevingsraad Schiphol.

---

[7] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Voor de *korte termijn* heeft het kabinet recent besloten om geen beperkingen voor woningbouw op te leggen in het gebied tussen de LIB4 contour en de 20Ke contour binnen bestaand stedelijk gebied. Het is aan regionale overheden om zich bij hun planvorming rekenschap te geven van vliegroutes in relatie tot geluidsgevoelige bestemmingen. Over dit besluit is uw Kamer op 1 april 2016 geïnformeerd (Kamerstuk 29 665, nr. 222).

De keuzes over wonen en vliegen zijn ook verwerkt in de Beleidsnota Mainport en Metropool, die als bijlage bij deze brief is gevoegd[8]. In deze nota geeft het kabinet zijn visie op het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van en het bieden van ruimte voor verstedelijking, kwaliteit en leefomgeving in de regio rond Schiphol.

Tot slot

De positie van de mainport Schiphol is sterk. Die positie is echter geen vanzelfsprekendheid. Alle betrokken partijen rond de mainport zullen de komende jaren keuzes moeten maken en acties moeten ondernemen om de positie van de mainport te versterken. Samenwerking tussen Rijk, luchtvaartsector en andere belanghebbende partijen blijft daarvoor cruciaal.

Het uitbrengen van de Actieagenda is de start van een permanent proces om met al deze partijen te komen tot inspanningen om de mainport te versterken. Het kabinet wil in gezamenlijkheid blijven kijken naar de kansen en bedreigingen voor de mainport, de mogelijkheden die deze bieden en maatregelen die vervolgens genomen moeten worden. Dit om ook in de toekomst de vruchten van Schiphol als motor van de economie te kunnen blijven plukken.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma

De Minister van Economische Zaken,
H.G.J. Kamp

[8] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.